

Hacia un sistema europeo integral de información y seguimiento marítimo (*SafeseaNet* y el sistema LRIT (*Long Range Identification Tracking System*))

Jaime Rodrigo de Larrucea. Prof. Derecho Marítimo (UPC)

Abstract: el presente estudio pretende mostrar las características más relevantes del nuevo sistema europeo de información y seguimiento marítimo, gestionado por EMSA, e integrado por la Red *SafeseaNet* y el esquema de seguimiento de largo alcance LRIT para el tráfico marítimo que se desarrolla en el alta mar.

Palabras Claves: ERIKA III, EMSA; Directiva 2002/59; Directiva 2009/17; Ley 33/2010 5 agosto; R.D. 1593/2010 de 26 de noviembre sobre seguimiento e información tráfico marítimo. Sistema europeo integral de información y seguimiento marítimo (*SafeseaNet*; AIS/SIA (*Automatic Identification System*) y el sistema LRIT (*Long Range Identification Tracking System*))

Introducción:

El 11 de marzo del 2009 el Parlamento Europeo aprobó el paquete legal denominado ERIKA III, que en aras al objetivo de una política europea de seguridad marítima, prevé completar ciertas disfunciones o correcciones de las medidas tomadas en los paquetes legales ERIKA I y ERIKA II. Con carácter específico, en relación al objeto de estudio, la información y el seguimiento del tráfico marítimo, la nueva Directiva 2009/17, incorporada en el ERIKA III, corrige las disfunciones operativas del AIS/SIA (Directiva 2002/59) y plantea un sistema integral de información, control y seguimiento marítimo de aguas y flota europeas.

El sistema comunitario de intercambio de información marítima *SafeseaNet* :

La Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo tenía como finalidad establecer un sistema de control de la navegación marítima en el ámbito de la Unión Europea que compatibilizase la libertad de navegación con la protección de la seguridad marítima y la preservación del medio ambiente marino. La entrada en vigor de la Directiva en el año 2004 determinó la obligatoriedad del AIS/SIA (Señal de Identificación Automática).

Con fecha 23 de abril de 2009 se aprobó la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE, que fundamentalmente pretende la implantación y la utilización de los avances técnicos que se han venido produciendo en este tiempo para lograr más eficazmente los objetivos planteados por la Directiva 2002/59/CE.

La citada directiva implanta la utilización del sistema comunitario de intercambio de información marítima denominado *SafeSeaNet*, creado por la Comisión de acuerdo con los Estados miembros, a partir de la información suministrada por el AIS. Dicho sistema comprende una red de intercambio de datos y una versión normalizada de los principales datos disponibles sobre los buques y sus cargas, lo cual permite localizar sin dilaciones y comunicar a las Administraciones marítimas información precisa y actualizada sobre los buques que naveguen en aguas comunitarias, sus movimientos y su cargas peligrosas o contaminantes, así como los sucesos marítimos.

LRIT (*Long Range Identification Tracking System*)

La utilización del AIS (*Automatic Identification System*- obligatorio desde el año 2004, por la Directiva 2002/59) planteaba inicialmente dos serios problemas funcionales: se emitía en abierto y su alcance era muy limitado, similar al de un VHF analógico, lo cual dificultaba su utilización para los objetivos iniciales de *security*. Tales son los

antecedentes y factores determinantes de la configuración del sistema LRIT, cuyas características principales son: información codificada, por satélite/largo alcance y reservada: sólo para autoridades o administraciones públicas.

En mayo del 2006 la OMI adoptó en el seno del Comité de Seguridad Marítima (MSC) dos resoluciones nº 202 (81) y 211 (81) como enmiendas al Convenio SOLAS, para la adopción de LRIT. El planteamiento inicial de la OMI obedecía a motivaciones de seguridad pública (*security*) en relación al buque y la posibilidad de tomar medidas preventivas con un seguimiento en el alta mar y con carácter previo a la llegada a las costas de los estados. Con posterioridad el MSC (83) planteó dicho seguimiento como un instrumento eficaz y funcional por razones de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina.

El sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de buques (LRIT), será obligatorio a partir de ahora con la finalidad de extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar. La operatividad del mismo se lleva a cabo vía satélite con cobertura mundial, mediante el cual cada Estado debe ser capaz de obtener automáticamente posiciones actualizadas de sus buques cada seis horas, lo cual supone cuatro contactos diarios. El mensaje recibido por la Administración debe indicar la identidad, posición, hora y fecha de transmisión. La información está reservada a Autoridades y administraciones públicas, y por tanto no es visible, a diferencia del sistema AIS.

El Derecho español: La Ley 33/2010 de 5 agosto y el R.D. 1593/2010 de 26 de noviembre por el que se establece un sistema de seguimiento e información del tráfico marítimo.

La transposición de la Directiva 2002/59/CE se verificó mediante normas de rango legal y reglamentario. La parte que precisaba de una norma con rango legal se incorporó a través del artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas

Fiscales, Administrativas y del Orden Social. El desarrollo reglamentario se verificó mediante el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establecía un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Por otra parte, y dados los positivos resultados obtenidos con la utilización del sistema de identificación automática (SIA), la UE ha considerado deseable ampliar la obligatoriedad de su utilización a los buques pesqueros mayores de 15 metros (Dir. 2009/17).

Establece en nuestro país la obligatoriedad de la utilización del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), con la finalidad de extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar.

Los aspectos relativos a los planes de asistencia a buques y a los puertos de refugio son objeto de una redefinición; de entrada, no se habla ya de buques en peligro sino, en consonancia con las directrices y trabajos de la OMI (*Places of Refuge*), de “*buques necesitados de asistencia*”.

Además, desarrolla los puntos y aspectos fundamentales que deben de contener los planes de acogida a buques necesitados de asistencia. Conviene recordar que la anterior Directiva 2002/59 no imponía la obligación jurídica a los estados europeos de establecer puertos de refugio, pero si la de establecer Planes de emergencia (artº. 20).

Por otra parte, determina la obligación de que se nombre a una autoridad, con experiencia y competencia, para tomar de modo independiente y tras una evaluación previa, las decisiones pertinentes relativas a la acogida de buques en lugares de refugio.

Asimismo, prescribe que los planes de acogida deben de describir con precisión la cadena de toma de decisiones en estas materias y recopilar información sobre los posibles lugares de refugio en la costa, de tal manera que la autoridad disponga de elementos de juicio para poder adoptar, con fundamento y rapidez, la decisión que proceda.

Al igual que la Directiva 2002/59/CE, la actual Directiva se traspone por una norma de rango formal de ley y por Real Decreto. La trasposición legal de la directiva se ha verificado mediante la nueva disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la marina mercante, incorporada por el apartado 50 de la disposición final segunda de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de

modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general que incorpora concretamente al ordenamiento jurídico español los siguientes preceptos de la Directiva 2009/17/CE: la nueva letra v introducida por el artículo 3.c modificado (concepto de buque necesitado de asistencia), los apartados 1 y 2 del nuevo artículo 20 (autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia y medidas generales que puede adoptar), el apartado 1 y el primer párrafo del apartado 2 del nuevo artículo 20 bis (elaboración de planes de acogida de los Estados miembros), último párrafo del apartado 3 del nuevo artículo 20 bis (confidencialidad de la información), segundo párrafo del nuevo artículo 20 ter (acogida de buques en lugares de refugio) y apartado 1 del artículo 20 (no exigibilidad estricta de garantía financiera).

Este Real Decreto tiene como finalidad completar la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2009/17/CE, en aquellos aspectos, indicados en párrafos anteriores, cuya transposición no se ha verificado mediante ley formal.

En otro orden de cosas, desde el punto de vista organizativo procede poner de manifiesto las funciones que en estas materias atribuye a la Agencia Europea de Seguridad Marítima el Reglamento CE nº 1406/2002, de 27 de junio, concretamente, su artículo 2.d.ii le encomienda la tarea de desarrollar y explotar todo el sistema de información que sea necesario para lograr los objetivos de la Directiva 2002/59/CE, con el fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el ámbito de la mencionada Directiva.

De esta forma, España cumple a tiempo con su obligación de transponer la Directiva 2009/17/CE, integrada en el Tercer Paquete de Seguridad Marítima impulsado por la Unión Europea, el denominado ERIKA III. La norma implanta y utiliza los avances técnicos en el sistema comunitario y, además, compatibiliza la libertad de navegación con la protección de la seguridad y la preservación del medio ambiente.

Aspectos Novedosos “*Buques necesitados de asistencia*” y Puertos de Refugio:

El nuevo Real Decreto hace especial referencia a la regulación de los aspectos relativos a las decisiones a adoptar en el caso de los buques necesitados de asistencia y a los lugares de refugio. A continuación se detallan algunos de los aspectos más relevantes e innovadores

La toma de decisiones respecto a los buques necesitados de asistencia corresponderá en nuestro país al Director General de la Marina Mercante, que estará asistido por un comité técnico.

Se procederá a la elaboración de planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos. Estos planes se confeccionarán previa consulta de los sectores afectados, informe de Puertos del Estado, y con fundamento en las Resoluciones de la OMI relativas a esta materia.

Se sigue regulando la constitución de una garantía financiera para responder, en cualquier cuantía, a las reclamaciones de indemnización por los posibles daños contra el medio ambiente costero o instalaciones portuarias.

No obstante, por decisión del Consejo de Ministros de la UE y establecido así en la Directiva comunitaria, la existencia de garantía ya no será requisito imprescindible para acceder a un puerto refugio. A partir de ahora será un elemento más de consideración para que los Estados miembros procedan a la evaluación global de la situación y autoricen o no la entrada de un buque en un lugar de refugio. De esta forma, se evita que un Estado pueda rechazar a un buque exclusivamente porque éste carezca de garantía financiera

.

Innovaciones Técnicas:

La disposición aprobada impulsa también diversos avances técnicos en los buques, detallados a continuación y que ya han sido comentados:

La ampliación del sistema de identificación automática de buques (AIS) a los pesqueros de eslora igual o superior a 15 metros, de acuerdo a un calendario que especifica el Real Decreto. Tiene la finalidad de controlar el tráfico marítimo y evitar abordajes. Es complementario a otros sistemas como el radar, las comunicaciones por radio, avisos sonoros o visuales y la comunicación vía satélite. Elemento incorporado en la Directiva 2009/17, a partir de las experiencias europeas.

Con este Real Decreto se establece que todos los buques obligados a ello y que hagan escala en un puerto español lleven equipamiento LRIT.